**Deutscher Bundestag** **Drucksache 16/2135**

**16. Wahlperiode** 30. 06. 2006

# Kleine Anfrage

**der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth), Jan Mücke, Patrick Döring, Joachim Günther (Plauen), Christian Ahrendt, Daniel Bahr (Münster), Uwe Barth, Rainer Brüderle, Angelika Brunkhorst, Mechthild Dyckmans, Jörg van Essen, Dr. Edmund Peter Geisen, Hans-Michael Goldmann, Miriam Gruß, Heinz-Peter Haustein, Elke Hoff, Michael Kauch, Hellmut Königshaus, Dr. Heinrich L. Kolb, Heinz Lanfermann, Sibylle Laurischk, Harald Leibrecht, Ina Lenke, Michael Link (Heilbronn), Horst Meierhofer, Patrick Meinhardt, Burkhardt Müller-Sönksen, Hans-Joachim Otto (Frankfurt), Cornelia Pieper, Jörg Rohde, Frank Schäffler, Dr. Max Stadler, Dr. Rainer Stinner, Carl-Ludwig Thiele, Florian Toncar, Dr. Volker Wissing, Martin Zeil, Dr. Guido Westerwelle und der Fraktion der FDP**

## Zukunft der Eisenbahnstrecke Nürnberg–Marktredwitz–Prag

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Vereinbarungen wurden zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Tschechischen Republik im Hinblick auf Aus- und Neubau grenzüberschreitender Schieneninfrastrukturen getroffen, und welche konkreten Verabredungen hinsichtlich der Entwicklung des Eisenbahnkorridors Nürnberg–Prag sind darin enthalten?

2. Sind der Bundesregierung darüber hinaus Vereinbarungen zwischen der Deutsche Bahn AG und der Tschechischen Bahn und dem Freistaat Bayern und der Deutsche Bahn AG über die Modernisierung des Eisenbahnkorridors Nürnberg–Prag bekannt, und wenn ja, welche konkreten Verabredungen sind darin enthalten?

3. Sind der Bundesregierung Bestrebungen der Bayerischen Staatsregierung, insbesondere von Staatsminister Erwin Huber bekannt, bei der Bundesregierung auf eine verbesserte Einbindung Oberfrankens in den Schienenpersonenfernverkehr hinzuwirken, und wenn ja, welche konkreten Bemühungen sind dies?

4. Wie viele Zugpaare im Personenfern-, Personennah- und Güterverkehr verkehren regelmäßig über diese Strecke, und wie beurteilt die Bundesregierung vor dem Hintergrund der getroffenen Vereinbarungen den Rückzug der Deutsche Bahn AG aus der Fernverkehrsbedienung im Eisenbahnkorridor Nürnberg–Marktredwitz–Prag?

5. Welche Bedeutung misst die Bundesregierung der Entwicklung des grenzüberschreitenden Eisenbahnkorridors Nürnberg–Prag bei, und welche konkreten Maßnahmen unternimmt die Bundesregierung, um die Modernisierung dieses Eisenbahnkorridors voranzutreiben?

6. Welche Baukosten werden für die Realisierung des Ausbauvorhabens Nürnberg–Marktredwitz–Grenze D/CZ veranschlagt, und wurden bereits diesbezügliche Finanzierungsvereinbarungen mit der Deutsche Bahn AG geschlossen?

   Wenn ja, für welche Abschnitte wurden Finanzierungsvereinbarungen getroffen, welcher Zeitplan wurde für die Realisierung dieses Vorhabens vereinbart, und wenn nein, wann ist mit dem Abschluss von Finanzierungsvereinbarungen zu rechnen?

7. Welche Mittel hat die Bundesregierung in der mittelfristigen Haushaltsplanung für die Realisierung dieses Vorhabens vorgesehen?

8. Sind der Bundesregierung die Ausbauplanungen der Tschechischen Bahn für diesen Eisenbahnkorridor bis Prag bekannt, und in welchem Zeitrahmen werden die tschechischen Streckenabschnitte dementsprechend fertig gestellt werden?

9. Trifft es zu, dass die Ausbauarbeiten auf tschechischer Seite erhebliche Betriebseinschränkungen auf dieser Strecke bis zum Jahr 2014 erforderlich machen, und wie beurteilt die Bundesregierung diesbezügliche Planungen der Deutsche Bahn AG, die grenzüberschreitenden Verbindungen zwischen Frankfurt/Stuttgart/München und Prag zukünftig über Sachsen zu betreiben?

10. Hält es die Bundesregierung für sinnvoll, die Ausbauarbeiten auch auf deutscher Seite zeitgleich mit den Ausbauarbeiten auf tschechischer Seite voranzutreiben, um möglichst zeitgleich eine vollständige und durchgängige Betriebsaufnahme auf dem gesamten Streckenabschnitt Nürnberg–Marktredwitz–Prag zu erreichen, und was unternimmt die Bundesregierung konkret, um die Ausbauarbeiten auf deutscher Seite entsprechend zu ermöglichen?

11. Sind die für den Neigetechnikbetrieb erforderlichen (deutschen und tschechischen) Fahrzeuge von den zuständigen Behörden bereits zugelassen, und wenn nein, wann ist mit einer Zulassung insbesondere der tschechischen Neigetechnikfahrzeuge für den Betrieb im deutschen Schienennetz zu rechnen?

12. Sind der Bundesregierung Aspekte bekannt, die einer zügigen Zulassung dieser Fahrzeuge im Wege stehen?

Berlin, den 27. Juni 2006

**Dr. Guido Westerwelle und Fraktion**

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333